

Vergaderjaar 2018–2019

31 936

Luchtvaartbeleid

Nr. 651

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 augustus 2019

Hierbij doe ik u naar aanleiding van het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat mijn reactie toekomen op de »Second Opinion Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart» (hierna: second opinion) die is uitgevoerd in opdracht van de Samenwerkende Actiegroepen Tegen Laagvliegen (SATL).

Rol MKBA in besluitvorming

Zoals eerder aangegeven in mijn antwoorden op vragen van de heer Van Raan van 12 september 2018 (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 3218) is de Verkennende MKBA Beleidsalternatieven Luchtvaart (hierna: verkennende MKBA) uitgevoerd in aanloop naar de kabinetsformatie in 2017. Deze was bedoeld om op hoofdlijnen inzicht te verwerven in de orde van grootte van kosten en baten van een ruime bandbreedte aan alternatieven voor de ontwikkeling van Schiphol in combinatie met regionale luchthavens. De verkennende MKBA heeft, in tegenstelling tot wat SATL in haar second opinion suggereert, niet ten grondslag gelegen aan de besluitvorming over de ontwikkeling van Lelystad Airport voor commercieel verkeer.

Analyse resultaten

In de verkennende MKBA is door Decisio en SEO gemotiveerd welke uitgangspunten en aanpak zij hebben gehanteerd. Ik wil benadrukken dat dit op onafhankelijke wijze is gebeurd. Bij het uitvoeren van de second opinion zijn door de onderzoekers van NEO/Leobus.nl andere uitgangspunten gehanteerd voor de waardering van verschillende kosten en baten. Hierbij lijken zij voorbij gegaan aan de argumentatie en motivatie die Decisio en SEO hebben gehad bij de keuzes voor hun uitgangspunten en aanpak. Een logische stap bij het uitvoeren van een second opinion is dat de onderzoekers die de oorspronkelijke studie hebben opgesteld worden geraadpleegd, zodat deze de gelegenheid krijgen tot hoor- en wederhoor.

Dit had het inzicht in de motivatie voor gehanteerde keuzes kunnen vergroten. Van de onderzoekers van Decisio en SEO heb ik begrepen dat dit in dit geval niet is gebeurd.

De andere aannames en uitgangspunten hebben tot gevolg dat de uitkomsten van de second opinion fors afwijken van de verkennende MKBA. Uit de second opinion valt op te maken dat de uitkomsten met name uiteenlopen voor wat betreft de bereikbaarheidsbaten en de klimaateffecten. Bij de waardering van de bereikbaarheidseffecten speelt de reistijdwaardering een grote rol. Decisio en SEO hanteren in het voor- en natransport de hogere reistijdwaardering van een vliegtuigpassagier, terwijl NEO/Leobus.nl rekent met de lagere reistijdwaarderingen voor auto- en OV-reizigers inclusief een waardering voor de betrouwbaarheid. Het lijkt het meest plausibel om in het voor- en natransport uit te gaan van de reistijdwaardering van een vliegtuigpassagier, omdat het dezelfde reiziger en dezelfde reis betreft. Dat sluit aan bij de uitgangspunten van Decisio en SEO. Hierbij moet wel worden opgemerkt dat de groep vliegtuigpassagiers met de laagste reistijdwaardering het eerst zal uitwijken. Daar staat tegenover dat, vanwege het risico van het missen van de vlucht de betrouwbaarheid en de reistijdwaardering van het voortransport zwaarder weegt dan die van het hoofdtransportmiddel. Voor beide factoren had gecorrigeerd kunnen worden. Deze factoren zijn voor de reistijdwaardering van de uitwijkende vliegtuigpassagier echter niet bekend. Het is vooralsnog niet aannemelijk dat de gecorrigeerde reistijdwaardering voor het voor- of natransport van de uitwijkende vliegtuigpassagier veel lager zal zijn en in de buurt zal komen van de waarderingskengetallen voor de auto- of ov-gebruiker, zoals NEO/Leobus.nl voorschrijven. Voor de waardering van de klimaateffecten is gezien het verkennende karakter door de onderzoekers van Decisio en SEO gekozen voor een vereenvoudigde en afwijkende benadering, zoals ook verantwoord in het rapport. Voor een verdere toelichting verwijs ik naar de hierboven al genoemde antwoorden op de Kamervragen van de heer Van Raan.

Tot slot

De uitgangspunten en richtlijnen voor MKBAs op het gebied van luchtvaart zijn nog niet op alle punten compleet. Daarnaast zijn in veel gevallen project specifieke aannames noodzakelijk. Hierover kunnen de meningen verschillen. Desalniettemin is het belangrijk om, voor zover mogelijk, te streven naar consensus en standaardisatie. In opdracht van lenW wordt momenteel door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in samenwerking met CPB en PBL gewerkt aan het verduidelijken van de aanpak voor het waarderen van klimaateffecten in luchtvaart MKBAs. Aangezien ik hecht aan duidelijkheid wil ik daarnaast de komende periode bekijken of en hoe de richtlijnen voor MKBAs op het gebied van luchtvaart waar nodig op andere onderdelen verder kunnen worden gespecificeerd.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga